



차 례

Contents

이슈와 진단

- 중국 전기자동차 발전 현황과 시사점 02

중국 지역별 정책 동향

14

- 산둥성, 농업 6차산업 발전 추진 15
- 허베이성, 10대 전략적 신흥산업 수립 16
- 랴오닝성, 5대 지역 발전 전략 제시 17
- 장쑤성 난징시, 전기차 충전 인프라 건설 시행 19

현대중국의 이해

21

- 1959년 루산회의와 마오쩌둥의 타락 22

충남 속의 중국

33

- 외연도와 전횡(田橫) 장군 34

충청중국포럼 소식

39

- 제27회 충청중국포럼 40

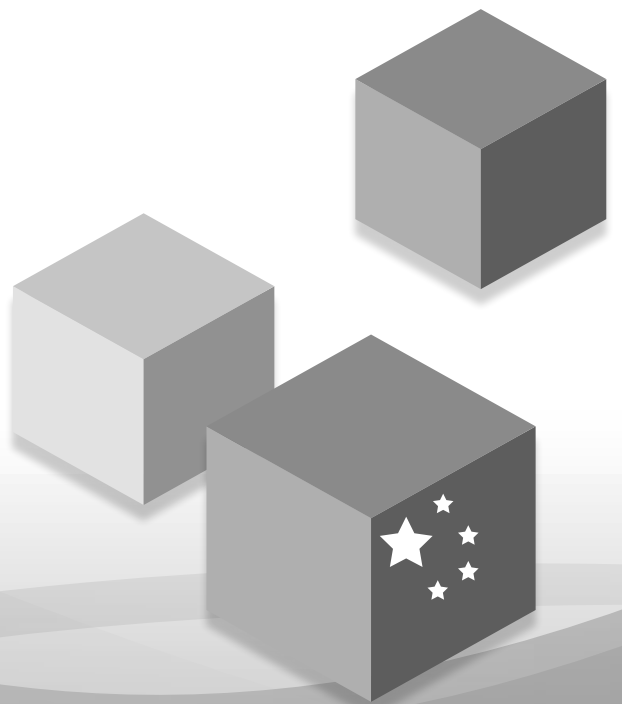
발간목록

44

이슈와
진단

중국 전기자동차 발전 현황과 시사점

비웨이닝·박경철
충남연구원 중국연구팀



2001년 중국 중앙정부는 전기차 연구·발전 프로젝트를 수립한 후에 전기(新能源: 이하 전기차)자동차 산업에 관한 육성과 발전을 중시하게 되었다. 전기차의 판매량은 2011년 0.8만 대에서 2017년 77.7만 대로 6년 동안 약 97배 증가하였다. 또한, 중국 자동차 판매량에서 차지하는 비중은 2011년 0.04%에 불과하였으나 2017년에 2.7%로 대폭 상승하였다. 전기차의 생산과 소비에 대한 보조금과 혜택 지원 정책을 통해서 2015년 이후 미국을 넘어 세계 1위 전기차 생산국과 판매국가가 되었다. 이번 호 이슈와 진단에서는 중국 전기차의 시장 현황, 추진동향과 전망을 정리하고 충남도에 주는 시사점을 모색해 보고자 한다.

I. 중국 전기차 시장의 발전 현황

1. 전기차의 생산·판매

- 글로벌 전기차 판매량은 2017년 122.3만 대(전년대비 58% 증가)로 크게 성장하면서 글로벌 자동차시장에서 1%선을 돌파했다. 특히, 중국은 2017년에는 글로벌 전기차 판매 시장에서 약 63.6%(77.7만 대)의 비중을 차지한 것으로 보인다.

2017년 중국 자동차의 생산량과 판매량은 각각 2,901.5만 대와 2,887.9만 대로 전년대비 각각 3.2%와 3% 증가하였다. 이 가운데 전기차의 생산량과 판매량은 각각 79.4만 대와 77.7만 대로 전년 대비 각각 53.8%와 53.3% 증가하였다.

2017년 월별 중국 전기차의 생산량 현황은 1월 약 0.7만 대에서 12월 약 12.2만 대로 12개월 간 약 17.4배 증가했으며 전년 동기대비 증감률이 1월 -69.1%에서 12월 68.6%로 성장하였다. 또한, 판매량은 1월 약 0.6만 대에 불과했으나 12월 16.8만 대로 크게 증가하였다.

<표 1> 2017년 월별 중국 전기차 생산·판매 현황

	생산량 (만대)	전년 동기대비 증감률 (%)	판매량 (만대)	전년 동기대비 증감률 (%)
2017.01	0.7	-69.1	0.6	-74.4
2017.02	1.8	15.5	1.8	30.3
2017.03	3.3	30.9	3.1	35.6
2017.04	3.7	19.0	3.4	7.9
2017.05	5.1	38.2	4.5	28.4

2017.06	6.5	43.4	5.9	33.0
2017.07	5.9	52.6	5.6	55.2
2017.08	7.2	67.3	6.8	76.3
2017.09	7.7	79.7	7.8	79.1
2017.10	9.2	85.9	9.1	106.7
2017.11	12.2	70.1	11.9	83.0
2017.12	14.9	68.6	16.8	56.8
2017.1-12	79.4	53.8	77.7	53.3

자료: 中国汽车工业协会, 中商产业研究院

- 2017년 중국 전기승용차의 생산량과 판매량은 각각 59.3만 대와 57.8만 대로 전년대비 각각 71.9%와 72% 증가하였다

이중 순수전기차(BEV: Battery Electric Vehicle)와 플러그인하이브리드차(PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle)의 생산량은 각각 47.8만 대와 11.4만 대에 달했으며 판매량은 각각 46.8만 대와 11.1만 대이었다. 전기승용차에서 순수전기차가 점유하는 비중은 약 81%로 80% 선을 넘어섰다.

- 2017년 중국 전기상용차의 생산량과 판매량은 각각 20.2만 대와 19.8만 대로 전년대비 각각 17.4%와 16.3% 증가하였다.

순수전기차의 생산량과 판매량은 각각 18.8만 대와 18.4만 대이었다. 반면에 플러그인하이브리드차의 생산량과 판매량은 모두 1.4만 대에 불과하였다. 전기상용차에서 순수전기차가 차지하는 비중은 약 93%에 달하였다.

<표 2> 2017년 중국 전기승용차와 전기상용차 생산 · 판매 현황

	전기승용차		전기상용차	
	생산량	판매량	생산량	판매량
순수전기차(만 대)	47.8	46.8	18.8	18.4
전년대비 증감률(%)	81.7	82.1	22.2	21.5
플러그인하이브리드차(만 대)	11.4	11.1	1.4	1.4
전년대비 증감률(%)	40.3	39.4	-24.9	-26.6

자료: 中国汽车工业协会, 中商产业研究院

2. 로컬 전기차 기업

- 글로벌 전기차 기업의 판매시장에서는 중국 로컬기업인 비야디(比亞迪: BYD), 베이징자동차(北汽: BAIC MOTOR), 지리(吉利: GEELY)와 상하이자동차(上汽: SAIC MOTOR)가 각각 2위, 3위, 4위와 8위를 차지하고 있다. 상위 4대 중국 로컬기업의 전기차 시장점유율은 50%를 넘어 글로벌 전기차 시장에서 상당히 큰 비중을 차지한다.



<그림 1> 중국 로컬 전기차 기업

자료:360圖片

중국 최대의 전기차 생산기업인 비야디는 1995년 광둥성(廣東省) 선전(深圳)에서 설립된 IT, 자동차, 신에너지로 민영그룹이다. 2017년 기준 종업원수는 22만 명이며 전세계 33개 생산기지와 27개 지점(分支机构)을 설립했다. 비야디 전기차의 판매량은 2016년 10.0만 대에서 2017년 11.4만 대로 전년대비 13.4% 증가하면서 최근 4년간 중국 전기차 시장 1위를 유지하였다. 2018년에는 20만대의 전기차 판매 목표를 제시하였다.

2017년 글로벌 500대 기업 중에서 137위로 선정된 베이징자동차는 1958년 베이징에서 설립되었으며 주로 자동차(승용차, 상용차, 전기차) 및 부품 제조, 자동차서비스무역, 종합출행(出行)서비스로 6대 국유자동차그룹 중의 하나이다. 2017년 종업원수는 약 13만 명이고 중국 국내 9개 로컬브랜드 승용차 생산기지, 11개 로컬브랜드 상용차 생산기지, 5개 합자브랜드 승용차 생산기지와 3개 전기차 생산기지가 있다. 또한, 전세계 40개 연구개발기관과 생산공장을 건설하였다. 베이징자동차의 전기차 판매량은 2017에 10.5만 대로 10만 대 선을 돌파하였다. 특히, 순수전기차의 판매량은 미국의 테슬라를 제치고 전세계 1위를 차지하였다.

지리는 1986년 저장성(浙江省) 항저우(杭州)에 본사를 둔 냉장고, 건축 인테리어자재, 오토바이, 자동차(1997년)로 민영기업이다. 2017년 기준 종업원수는 약 7만 명이고 최근 6년간(2012-2017) 글로벌 500대 기업에 진입하였다. 전세계 7개 연구개발센터와 6개 해외공장을 설립하였다. 2017년 전기차의 총판매량은 10.3만 대에 달하였고 글로벌 전기차 기업 중에서 4위를 차지하였다.

중국 최대의 자동차기업이자 2017년 글로벌 500대 기업 중에서 41위를 기록한 상하이자동차는 주로 자동차 및 부품의 개발·생산·판매, 전자상거래를 비롯한 자동차 서비스 무역, 자동차 관련 금융, 보험과 투자로 대형 국유자동차기업이다. 2018년 1월 기준 4개 해외 생산기지, 13개 해외 마케팅서비스센터와 500개 판매망을 형성하였다. 2017년 전기차의 판매량은 5.6만 대로 전세계에서 8위를 차지했다.

<표 3> 글로벌 전기차 기업의 판매 현황(2017년)

순위	그룹명	판매량(만대)
1	르노-닛산-미쓰비시 연합	11.92
2	비야디	11.39
3	베이징자동차	10.45
4	지리	10.32
5	테슬라	10.31
6	BMW	10.31
7	폭스바겐	7.03
8	상하이자동차	5.61
9	GM	5.52
10	토요타	5.09

자료: EV Sales

3. 로컬 전기차 모델

- 2017년 20대 글로벌 전기차 모델 판매량 순위 중에서 9개가 중국 로컬브랜드 차량 모델이 될 정도로 아주 성공적 성과를 나타낸다.
- 글로벌 전기차 모델 판매량 순위에서는 베이징자동차 EC시리즈(1위), 쉼두우(知豆: ZD) D2(6위), 비야디 송(宋)(9위), 차루이(奇瑞: Chery) eQ(11위), 장링(江鈴: JMC) iEV7S/E(13위), BYD e5(15위), 지리 엠그랜드(帝豪: EMGRAND) EV(16위), BYD 진(秦)(17위), 상하이

자동차 로위(榮威: Roewe)eRX5(19위) 순이다.
 베이징자동차의 EC시리즈는 미국의 테슬라 Model S를 제치고 판매량이 7.81만 대로 글로벌 1위를 기록하였고 전기차 시장의 6% 정도를 차지한다. 쉘도우 D2, 장링 iEV7S/E 등 중국 차량 모델도 판매량이 크게 늘어났다.

<표 4> 20대 글로벌 전기차 모델 순위(2017)

순위	차량 모델 (국가)	판매량 (만대)	글로벌 전기차 시장점유율 (%)	2016년 순위
1	베이징자동차 EC시리즈(중국)	7.81	6	42
2	테슬라 Model S(미국)	5.47	4	2
3	토요타 프리우스 Prime(일본)*	5.08	4	64
4	닛산 Leaf(일본)	4.72	4	1
5	테슬라 Model X(미국)	4.65	4	7
6	쉘도우 D2(중국)	4.23	3	32
7	로노 Zoe(프랑스)	3.19	3	8
8	BMW i3(독일)	3.14	3	6
9	BYD 송(중국)*	3.09	3	-
10	세보레 Bolt(미국)	2.80	2	93
11	차루이 eQ(중국)	2.74	2	15
12	세보레 Volt(미국)	2.63	2	4
13	장링 iEV7S/E(중국)	2.57	2	53
14	미쓰비시 Outlander(일본)*	2.56	2	4
15	BYD e5(중국)	2.36	2	17
16	지리 Emgrand EV(중국)	2.33	2	13
17	BYD 진(중국)*	2.09	2	9
18	BMW 330e(독일)	1.98	2	24
19	상하이자동차 Roewe eRX5(중국)*	1.95	2	-
20	현대 Ioniq Electric(한국)	1.72	1	45

주: *는 플러그인하이브리드차임
 자료: EV Sales

4. 로컬 전기차용 배터리 기업

- 2017년 글로벌 전기차용 배터리의 총 출하량은 약 59.5GWh로 전년대비 37% 증가하였다. 이 중 중국의 CATL(宁德时代), BYD(比亞迪), Optimum(沃特瑪)과 BAK(比克電池)가 각각 2위, 3위, 6위와 8위를 기록하였다.
2011년 푸젠성(福建省) 닝더시(寧德市)에서 설립된 CATL의 출하량은 9.8GWh로 전년대비 (6.2GWh) 56.8% 증가했으며 시장점유율은 2016년 14.4%에서 2017년 16.5% 증가해 전 세계 2위에 올라섰다.
BYD는 2016년 7.9GWh에서 18.9% 줄어든 6.4GWh의 출하량을 기록하였다. 점유율은 18.2%(2016년)에서 10.8%(2017년)로 대폭 하락하였다. 전세계 전기차용 배터리 출하량 순위는 2위(2016년)에서 3위(2017년)로 내려갔다.
2002년 광둥성 선전시에서 설립된 Optimum의 출하량은 2017년 2.4GWh로 6위를 차지 하였다. 이는 전년대비(2.5GWh) -4.1% 하락했으며 글로벌 시장점유율도 5.8%에서 4.1%로 소폭 감소하였다.
2001년 광둥성 선전시에서 설립된 상장회사인 BAK는 1.8GWh의 출하량을 기록해 전년대 비(0.9GWh) 101.4% 성장해 8위로 올라섰다. 점유율은 2.1%(2016년)에서 3.1%(2017년)로 상승하였다.

<표 5> 글로벌 전기차용 배터리 출하량 현황(2017)

순위	기업명(국가)	출하량(GWh)	전년대비 증감률(%)	시장 점유율(%)
1	Panasonic(일본)	9.94	30.1	16.7
2	CATL(중국)	9.80	56.8	16.5
3	BYD(중국)	6.42	-18.9	10.8
4	LG화학(한국)	4.77	158	8.0
5	삼성SDI(한국)	2.42	80.3	4.1
6	Optimum(중국)	2.41	-4.1	4.1
7	Farasis(미국)	1.87	611611.2	3.1
8	BAK(중국)	1.84	101.4	3.1
9	PEVE(일본)	1.81	8.8	3.0
10	ASEC(일본)	1.79	-3.3	3.0

자료: SNE Research(www.sneresearch.com)

5. 로컬 전기차 충전기(充電樁)

- 최근 중국 정부는 전기차 충전 인프라 건설을 적극적으로 추진하려 한다. 공공장소, 고속도로 휴게소, 공용주차장 등 지역에 충전소를 설립하여 보급률을 대폭 향상시켰으며 2020년까지 중국은 480만 개의 전기차 충전기를 신규 설치할 예정이다.

2017년 중국 전기차의 보유량은 약 172.9만 대에 달했고 이 중 순수전기차는 약 80만 대를 돌파하였다. 전기차 충전기의 개수는 전년대비 51.4% 증가한 약 21.4만 개를 기록하였다. 글로벌 전기차 충전기 보유량 시장에서 1위를 달성하였다. 순수전기차 수량 대 충전기의 비중은 약 1.8:1이다.

일정 규모 이상(충전기 보유량 1,000개 이상) 공공 충전기 회사는 약 13개이다. 이 가운데 TELD(特來電), SGCC(中國國家電網公司), Star Charge(星星充電), POTEVIO(中國普天)는 각각 9.8만 개, 4.2만 개, 2.9만 개와 1.5만 개를 보유하고, 4대 충전기 기업은 전체 충전기의 86%를 차지했다.

지역별로는 베이징시(3.1만 개)의 충전기 보유량이 가장 많고, 그 다음은 광둥성(2.9만 개), 상하이시(2.6만 개), 장쑤성(2.2만 개), 산둥성(1.8만 개), 안후이성(0.99만 개), 허베이성(0.99만 개), 저장성(0.99만 개), 톈진시(0.98만 개), 후베이성(0.62만 개)이었다.

- 충전기 사용량은 주로 징진지(京津冀)지역, 장삼각(長三角)지역, 주삼각(珠三角)지역에 집중되어 있다

충전 차량 모델 중에는 베이징시의 개인용 승용차가 차지하는 비중이 높았고, 광둥성·상하이시·장쑤성·산둥성·푸젠성의 시내버스(公交)가 차지하는 비중도 컸다.

2017년 12월 지역별 충전기의 사용량은 광둥성(2185.5만 KW), 산시(山西)성(1860.4만 KW), 베이징시(799.2만 KW), 산둥성(744.2만 KW), 장쑤성(690.6만 KW), 허난성(571.0만 KW), 후베이성(560.5만 KW), 상하이시(484.9만 KW) 등 순이었다.

II. 2017년 중국 전기차의 추진 동향

- 정부재정보조금 감소

2016년 12월 29일 “전기차 보급 응용 재정 보조 정책의 조정에 관한 통지(關於調整新能源汽車推廣應用財政補貼政策通知)”를 발표했고 2017년 1월 1일부터 실시하였다. 2017년 전기차의 정부 재정보조금이 전년대비 20% 감소하면서 중앙정부와 지방정부를 구별하여 보조금

액의 상한도 규정했다. 중앙정부와 지방(성(省)·시(市)·현(縣))정부 간의 보조금 지원 비율은 2016년 1:1에서 2017년 1:0.5로 변경됐다. 또한, 2019-2020년의 보조금 상한은 2017년 기준에서 20%정도 낮추었다.

● 공공기관의 충전기 비중 제고

2017년 1월 13일 “기업 내부 전기차 충전 인프라 가속화에 관한 통지(關於加快單位內部電動汽車充電基礎設施的通知)”를 발표하였다. 2020년까지 공공기관의 신규와 기존 주차장의 충전기 배치 비율은 10% 이상, 베이징시의 중앙정부기관은 30% 이상, 베이징시의 중앙기업은 30% 이상 차지해야 한다.

● 전기차 발전 계획 발표

2017년 5월 10일 “자동차 산업 중장기 발전 계획(汽車產業中長期發展規劃)”을 발표하였다. “계획”에 따르면, 2020년까지 전기차의 연간 판매량은 200만 대를 돌파할 수 있도록 육성해 2025년까지 중국 자동차 판매 시장에서 전기차가 차지하는 비중은 20%를 넘을 것으로 전망된다.

● 전기차 합자 제한 해지

2017년 6월 28일 “외국인 투자산업 지도목록(2017년 개정)(外商投資產業指導目錄)(2017年修訂)”을 발표하였다. 순수전기차의 합자 기업 개수에 관한 제한을 해지하면서 자동차 전자 장비와 배터리의 외국인 지주비율 제한도 취소했다.

● 쌍적분(雙積分:Twin Point) 정책 연기 시행

2017년 9월 27일 “승용차 기업 평균 연료 소모량과 전기차 적분 병행 관리 방법”을 발표하였다. 2019년 전기차 적분 비율 규칙이 도입되어 연간 3만 대 이상 생산이나 수입 자동차기업은 전체 판매량 중에서 전기차 적분 비율이 10%(2019년), 12%(2020년)에 도달해야 한다.

● 전기차 대출 비율 제고

2017년 11월 8일 “자동차 대출 관리방법”을 개정하여 2018년 1월부터 실시하였다. 전기차의 구매 대출한도는 전통 화석 연료차보다 높게 조정했다. 개인용과 상용 전기차의 최대 구매 대출한도는 각각 85%와 75%로 조정했다.

● 전기차 구매세 면제

2017년 12월 28일 “전기차 차량 구매세 면제에 관한 공지”를 발표하였다. 2020년 12월 31일까지 구매한 전기차(순수전기차, 플러그인하이브리드차와 연료전지차)에 대해서는 구매

세를 면제한다는 것이다. 또한, 2017년 12월 31일 이전에 “전기차 면제 목록”에 등록한 전기차도 구매세를 면제한다는 정책을 적용한다.

Ⅲ. 중국 전기차 시장의 문제점과 대책

1. 중국 전기차 시장의 문제점

● 전기차 핵심기술 수준 낮음

전기차용 배터리 분야에서 한국과 일본을 비롯한 선진국들의 기술력이 중국을 앞서고 있다. 중국 배터리 기술의 경쟁력이 저하되면서 수소연료전지와 고체 배터리 등 산업도 아직까지 규모가 크게 형성되지 않았다. 또한, 차량의 성능, 개발 플랫폼과 스마트화를 제고할 필요성이 있다.

● 충전시설의 공급과 수요 문제 심각

2017년 기준 중국 전기차의 보유량은 이미 173만 대를 돌파했는데 설치된 충전기 총 개수는 21.4만 개 밖에 없다. 동네 충전기 시설이 부족하고, 충전기의 위치가 좋지 못하며 시설관리가 미흡하다.

● 배터리 회수 문제 존재

2020년까지 24.8만 톤의 전기차용 배터리를 회수하여 폐기할 것이다. 그러나 현재 중국에서 폐기된 전기차용 배터리의 회수비중은 미미하고 자원 낭비 문제도 심각하다.

● 산업발전 한계 존재

공공과 개인 분야에 전기차 보급의 역량과 시범의 역할이 약하고, 중앙정부와 지방정부 간의 정책협력이 부족하고, 공공전기차의 임대 장소, 배터리 교체 모델, 차량의 관리문제와 지방의 보호 등의 문제가 미해결 상태로 남아 있다.

2. 중국 전기차 시장의 대책

● 핵심기술 분야의 혁신 추진

배터리 혁신기술의 공급 능력을 형성하고, 리튬 배터리 기술 향상을 실시하고, 2020년 배터

리의 성능 제고와 저가격의 목표를 달성하고, 스마트제어 등 첨단기술의 연구·개발을 강화한다.

● 충전기 인프라 건설 확대

충전기 기업의 혁신 비즈니스 모델을 지지하고, 크라우드 펀딩(衆籌: Crowd Funding) 충전기 건설 모델과 충전기 기업과 전기차 생산 기업 간의 비즈니스 합작 모델을 발굴하고, 특허 경영모델을 탐색하며, 전문 충전기 기업의 관리를 추진한다.

● 배터리 회수 관리 체계 건설

폐기된 배터리의 회수, 운송과 저장에 관련 법률을 제정하고, 배터리의 코드와 추적가능체계를 실시하고, 배터리의 회수관리체계를 구축하고, 포괄적 생산자책임제도와 배터리의 비즈니스화 발전을 추진시킨다.

● 전기차의 지속가능발전기제 구축

중앙정부와 지방정부의 재정보조금을 동태적으로 조정하고, 보조금의 감독 및 관리를 강화하고, 쌍적분관리방법을 점진적으로 실시하고, 전국적으로 통일된 전기차시장을 설립하고, 지방 보호 정책의 제거를 추진한다.

IV. 충남에 주는 시사점

- 2015년 충남도는 “충남경제비전2030” 계획에서 미래에너지 충남 수소경제사회 구현 기반 구축 사업을 18개 중점 과제 중 하나로 꼽았다. 이 사업의 주요 내용은 청정 수소에너지 산업 육성의 실증 기반 구축이다.

2021년까지 충남도는 수소전기차 부품생산 기반 조정을 위해 약 708억 원을 투입한다고 밝혔다. 또한, 정부는 2020년에는 수소전기차가 1만 대를 돌파하고 충전기 시설을 100여 곳에 설치할 것으로 계획하고 있다.

- 2016년 8월 충남도의 수소연료전기 자동차 부품실용화 및 산업기반 육성 사업이 예비타당성 조사를 통과했고 작년 4월에는 신규 사업 시행계획 공고를 발표하였다. 수소전기차 부품 성능 향상과 비용 절감, 기술 혁신 등의 분야에서 충남형 연구 과제 성과를 도출하기 위해서는 충남과 중국 간의 상호협력이 필요하다. 중국 동부연해지역인 광둥성 선전시의 주요 미래 산업 발전 방향

이 주로 전기차 산업을 비롯한 친환경에너지산업이기 때문에 충남도에서 주도하는 수소에너지 산업의 기술 경쟁력을 발휘하고 중국 전기차 발전 전략의 자본과 인력 자원의 활용을 통해 충남의 미래에너지 수소경제를 구현할 수 있을 것이다.

참고문헌

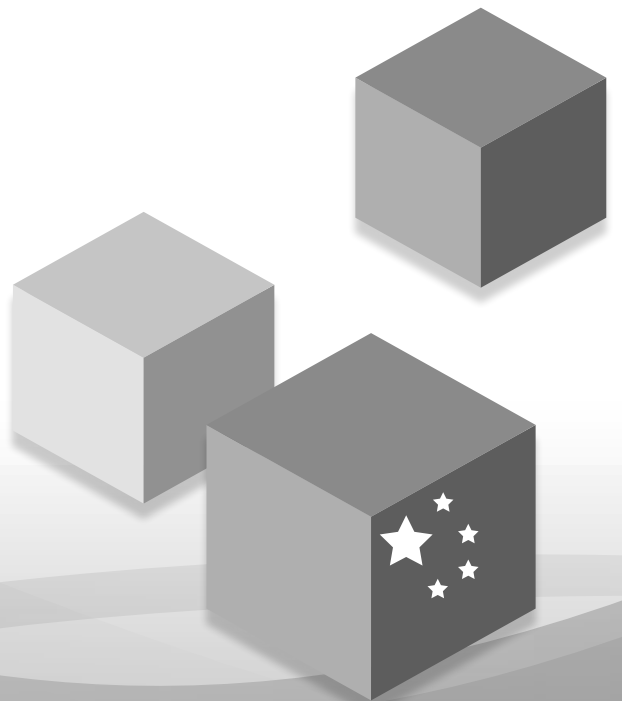
- 박준기 등(2017), 「중국 전기자동차 산업발전과 전망: 중국 정부의 산업육성정책 평가를 중심으로」, 『현대중국연구』제18권 4호.
- 백운성 등(2015), 「충남경제비전 2030」, 충남연구원·충청남도.
- 速途研究院(2018), 2017年新能源电池行业分析报告.
- 中商产业研究院 (2018), 2017年中国新能源汽车行业年度报告.
- 中国汽车技术研究中心等(2017), 中国新能源汽车产业发展报告(2017), 社会科学文献出版社.
- 电动汽车资源网(2018.01.11.), “2017年新能源汽车累计销售77.7万辆 预计2018年产销量将超100万辆”(http://www.evpartner.com/news/11/detail-33431.html).
- 第一电动网(2018.01.12.), “我国充电桩已近21.4万个·充电量主要集中在京津冀/长三角/珠三角区域”(http://www.d1ev.com/news/shichang/61062).
- 和讯网(2018.01.31.), “2017全球新能源车销量排行榜:中国车企如何撑起半边天?”(http://auto.hexun.com/2018-01-31/192359355.html).
- SNE Research: www.sneresearch.com

중국 지역별 정책동향

- ▶ 1. 산둥성, 농업 6차산업 발전 추진
- ▶ 2. 허베이성, 10대 전략적 신흥산업 수립
- ▶ 3. 랴오닝성, 5대 지역 발전 전략 제시
- ▶ 4. 장쑤성 난징시, 전기차 충전 인프라 건설 시행

비웨이닝·박경철

충남연구원 중국연구팀



1

산둥성, 농업 6차산업 발전 추진

- 2018년 1월 19일 산둥성 정부는 “농업 6차산업의 가속화 발전에 관한 의견”을 공표하였다. 이 지도 의견은 2020년까지 산둥성 지역내 50개 농업 6차산업 시범현을 건설하고, 600개 시범 단체를 육성할 계획이다.



<그림 1> 산둥성 농산물 공동 브랜드

자료:360圖片

● 신형 산업형태의 구축

생산부터 소비까지의 농업 일체화인 포트형 산업 형태, 농업 생산과 농경체험 관광 간의 심층 융합된 체험형 산업 형태, 생태농업과 지속가능한 농업을 비롯한 순환형 산업 형태, 스마트 기술과 결합된 스마트형 산업 형태를 구축한다.

● 시범 주체의 육성

가정농장의 등록관리 방법을 완선하고, 농민의 협동 조합 제도를 규범화하고, 농업산업화연합체를 육성하고, 산업클러스터 발전을 추진하고, 농업 사회화 서비스체계를 완선한다.

● 발전 전달체의 최적화

농업 특색 향진(乡镇) 건설, 아름다운 향촌 건설과 현대 농업단지 건설을 적극적으로 추진하고 공공서비스, 문화전시, 상품거래, 정보관리 등 기능이 포함된 종합서비스플랫폼을 설립한다.

● 서비스보장체계의 완성

농촌 종합적 정보화 서비스 플랫폼을 구축하고, 농업기술 보급 정보화 응용 시범 프로젝트를 실행하고, 농촌창업단지를 설립하고, 농업인재를 육성하고, 산동 농산품 브랜드를 강화하고, 농촌산업 융합발전의 신용대출을 지원하고, 농업재해보험체계와 재해리스크기제를 완성한다.

● 추진기제의 설립

각급 정부 부서 간의 협력을 강화하고, 각종 정책의 지원을 확대하고, 농업 6차산업의 시범 지구를 추진하고, 각급 정부의 책임을 확정한다.

- 산둥성에는 2017년 기준 5.5만 개의 가정농장, 18.6만 개의 농민합작사, 9,600개의 규모 이상 선두 기업(龙头企业), 1,800만 호(戶)의 종사자가 있다. 또한, 국가급 레저농업과 향촌관광 시범현이 20곳 선정됐고, 생태순환농업 프로젝트의 보급 면적이 1,005만 무에 달하였다.

2

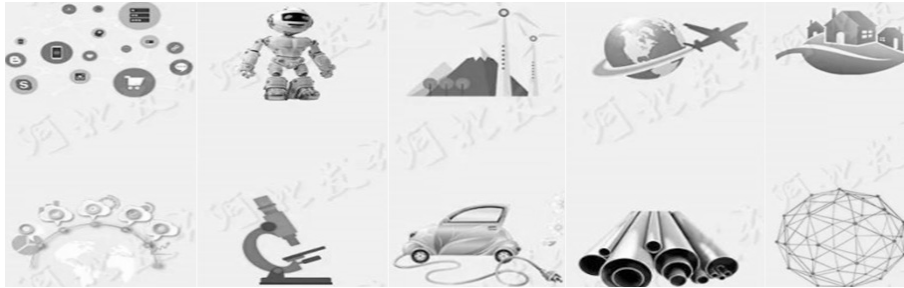
허베이성, 10대 전략적 신흥산업 수립

- 2018년 1월 3일 허베이성 정부는 “전략적 신흥산업 발전 3년 행동 계획”을 통과시켰다. 이 “계획”은 허베이성의 전략적 신흥산업 발전 방향을 제시하였다.

● 10대 전략적 신흥산업

- ▶빅데이터와 사물인터넷 산업
- ▶정보기술 산업, 바이오 제약 산업
- ▶인공지능과 스마트 장비 산업
- ▶첨단장비제조 산업
- ▶신에너지와 스마트 전력망 산업
- ▶신에너지자동차와 양방향 소통형 자율주행차(Connected Automatic Vehicle) 산업
- ▶신재료 산업
- ▶환경보호 산업

▶미래산업



<그림 2> 허베이성 10대 전략적 신흥산업

자료:360圖片

- 허베이성은 첨단기술산업화 프로젝트, 중점기술개조 프로젝트, 중점혁신플랫폼건설 프로젝트, 중대과학기술 프로젝트, 표준체계의 구축 프로젝트, 100대 기업의 개혁 프로젝트 등 6대 프로젝트를 실시하고 30개 전략적 신흥산업 시범기지를 건설할 계획이다.
- 전략적 신흥산업의 발전을 통해서 고품질의 경제 성장을 실현하고, 공급측 구성 개혁을 추진하고, 현대화 경제 체계를 건설하고, 허베이성 산업의 전형승급(转型升级) 과정에서 경제 발전의 목표를 달성하고자 한다.
- 허베이성사회과학원 관계자는 “허베이성의 신흥산업은 징진지 일체화에 조응하고, 베이징의 첨단기술산업과 인재를 유치하고, 지역내 산업 배치를 최적화하며, 지역 간 동질화 경쟁을 피해야 할 것”이라고 밝혔다.

3

랴오닝성, 5대 지역 발전 전략 제시

- 최근, 랴오닝성 정부는 “5대 지역 발전 3년 계획(2018-2020)”을 발표했다. 이 “계획”을 통해 랴오닝 진흥(振興)의 새로운 동력을 발굴하고 랴오닝 경제의 더 나은 품질, 더 높은 효율, 더 공평한, 더 지속 가능한 발전의 방향을 제시하였다.

2020년까지 랴오닝 연해경제지대(辽宁沿海经济带)는 동북아 항운 센터를 구축하여 임항(临港)산업과 해양경제를 중점적으로 발전시키고, 선양경제구(沈阳经济区)는 과학기술혁신 센터와 스마트 도시군을 건설하고, 랴오시베이지역(辽西北地区)은 높은 효율의 특색 농업 발전을 추진하고 생태환경보호의 핵심 지대를 구축하고, 선양-푸순 신도시(沈抚新区)는 혁신 발전시범구의 건설을 가속화하고, 현구역(县域)은 "일현일업(一县一业: 한 지역 한 산업)"의 경제 발전 체계를 형성시킨다.

● 5대 발전 지역의 계획

◎ 랴오닝 연해경제지대

“일대일로”의 건설에 적극적으로 참여하고, 랴오닝-만주어리(내몽골)-유럽(辽满欧), 랴오닝-몽골-유럽(辽满欧), 랴오닝-바다-유럽(辽海欧) 등 3개 종합 교통 운송 통로를 건설하고, 외국인 투자를 유치하고, 장쑤성-랴오닝성, 상하이시-다롄시의 지방정부 간 협력을 강화하고 각종 협력 산업단지를 건설한다.

◎ 선양경제구

동북지구의 혁신센터, 금융센터, 인재육성센터와 동북아의 물류센터를 구축하고, 베이징시-선양시, 장쑤성-랴오닝성 간의 지방정부 협력을 추진하고, 징진지(京津冀)협동발전전략을 융입(融入)하고, “일대일로”의 건설에 참여하고, 정부의 역할을 전환하고, 체제와 기제를 혁신하고, 최적의 비즈니스환경을 제공한다.

◎ 랴오시베이지역

비즈니스 환경을 최적화하고, 정부의 행정 수단 개혁을 심화하고, 사업승인권을 하급 기관으로 이양하고, 온라인 행정 심사를 추진하고, 지방의 세금체제 개혁을 촉진하고, 높은 효율의 산업단지 관리 모델을 건설한다.

◎ 선양-푸순 신도시

도시일체화(同城化)의 교통체계를 구축하고, 지역내 인프라 시설을 완비하고, 특색 산업군을 육성하고, 행정 관리 제한을 없애고, 동북지구 구(舊) 공업기지 혁신발전방식의 선도구(先导区)와 시범구를 구축한다.

◎ 현지역

신유망 업종을 발전시키고, 6차산업의 융합발전을 추진하고, 농산품의 심가공과 관광을 바탕으로 “일향일업(一乡一业: 한 구역 한 산업)”, “일촌일품(一村一品: 한 마을 한 상품)”의 발전 방식을 형성하고, 현(縣)·향(鄉)·촌(村) 경제의 전면적 발전을 실현한다.



<그림 3> 랴오닝성 5대 발전 지역

자료:360圖片

4

장쑤성 난징시, 전기차 충전 인프라 건설 시행

- 2018년 1월 16일 장쑤성 난징시는 “십삼오(十三五: 2016-2020) 충전 인프라 계획”을 발표하였다.
“계획”에 따르면 2020년까지 난징시는 1,229개 충전소와 15,108개 충전기를 신규 설치함으로써 지역내 900m 이내에서 전기차 충전기를 찾을 수 있을 것이라고 밝혔다.
- 2016년 기준 난징시 전기차 충전소와 충전기는 각각 470개와 7,771개를 보유했다.
대상별로는 공공충전기(5,349개), 전용충전기(2,422개) 순이었다. 2020년까지 난징 전역의 충전소와 충전기는 각각 1,542개와 20,457개를 돌파할 예정이다.
- 난징시의 5개 충전시설 유형
 - ◎ 가로등식 충전시설
가로등식 충전시설은 주로 가로등 기둥에 충전기를 건다.

◎ 기계식 입체 주차장 충전 시설

입체 충전 주차장은 도시 충전과 주차 간 최적화 해결 방안이다.

◎ 태양광 발전 충전시설

태양광 발전을 통해서 전기차 충전소의 전력을 공급하다.

◎ 무선 충전시설

무선 충전시설은 기존의 충전시설보다 많은 장점이 있다. 충전시설의 건설비용은 낮고 건설 기간은 짧아 무인대기 기술을 실현한다.

◎ 복합 용지 모델 충전시설

일반 주유소에서 기름과 충전의 이중 서비스 모델을 착용한다.



<그림 4> 충전 시설 유형

자료:360圖片

참고문헌

东方网, “南京三年新建20457个充电桩全城900米范围内就能给车充电”(<http://news.eastday.com/eastday/13news/auto/news/csj/20180116/u7ai7350311.html>)
 和讯网, “河北转型主攻十大产业将建30个战略性新兴产业示范基地”.(<http://news.hexu.com/2018-01-05/192162985.html>)
 鲁网, “解读山东省人民政府办公厅关于加快发展农业“新六产”的意见”.(http://www.sdnews.com.cn/gov/qwfb/zb/201801/t20180118_2340895.html)
 中国经济网, “辽宁五大区域战略瞄准高质量发展”.(http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/201802/07/t20180207_28089152.shtml)

현대중국의
이해

10.

1959년 루산회의와 마오쩌둥의 타락

박인성

한성대학교 부동산대학원 교수



- 1949년 사회주의 신중국 출범 이후, 혁명 승리의 성취감과 낭만적 열정으로 사회주의 중국을 설계하고 추진하던 마오쩌둥(毛澤東)에게 좌절과 사상적 타락의 조짐이 나타나기 시작한 것은 급진적으로 추진한 “대약진(大躍進)” 운동과 합작화, 그리고 인민공사 운동으로 인한 부작용과 그에 따른 경제정책의 실패와 대기근의 책임을 회피하기가 어렵게 되면서, 당내에서 권위가 흔들리고 권력유지에 대한 불안감이 시작되면서부터라고 할 수 있다.

그 시작이 된 사건이 1959년 장시성 루산(廬山)에서 개최된 중공 중앙정치국 확대회의(1959.7.2~8.1)와 연이어서 개최된 중공 8기8중전회(8.2~8.16)에서 촉발된 평더화이(彭德懷)에 대한 비판과 숙청 사건에서부터라고 할 수 있다.



<그림 1> 1959년 루산회의

자료:360圖片

- 루산(廬山)은 수려한 경치와 함께 여름철에도 시원하여 피서지로 유명한 곳인데, 중공이 대륙의 정권을 장악한 이후 이곳에서 중공 정치사에 풍파를 일으킨 주요 사건이 두 차례(1959년과 1970년) 발생했다.

첫 번째는 “1959년 루산회의”로써 마오쩌둥이 린바오(林彪)를 포섭해서 당시 국방부장으로 서 대약진 시행과정 상의 문제를 정면 제기한 평더화이(彭德懷)를 우파 반혁명분자로 몰아 숙청했다. 이 회의는 1959년 7월 2일부터 8월 16일까지 개최된 중공 중앙정치국 확대회의(7.2-8.1)와 8기8중전회(8.2-8.16) 두 회의를 지칭한다.

두 번째는 “1970년 루산회의”로, 평더화이가 숙청된 이후 군부세력을 기반으로 세력을 키우면서 마오쩌둥의 후계자로 지정된 린바오가, 천보다(陳伯達) 등을 조종해서 국가 주석 자리 신설을 추진하다 마오쩌둥에게 거부되고 비판 받았고, 이 회의 이후 마오의 숙청의 손길이 좁혀 들어오자 부인(叶群)과 아들(林立果), 그리고 추종자들과 함께 정변을 기도하다 발각되어 국외로 탈출하는 과정에서 비행기가 몽골 온두라스 초원에 추락함으로써 비행기 탑승자 전원이 불에 그슬린 시체로 발견되었다.

“1959년 루산회의”에서 마오의 편에 서서 펑더화이와 장원티엔(張聞天), 황커청(黃克誠) 등 객관적으로 문제를 제기한 수많은 동지들을 우파기회주의로 몰아내고 추방한 후, ‘문화혁명’을 빙자한 10년 대동란기에 마오의 개인숭배를 부추기며 득세하던 름바오가 “1959년 루산회의”로부터 11년 후인 1970년에 같은 장소에서 개최된 회의 이후 름바오와 그의 일당 역시 자멸한 것이다.

- 원래 계획에 의하면, “1959년 루산회의”는 중앙정치국 확대회의만 개최할 계획이었고, 회의 개막 후 초기에는 회의 참석자 대다수가 “신선(神仙) 회의”라고 불렀을 정도로 부담 없고 즐거운 분위기였다.

회의 참가자들이 사전에 전달 받은 회의 주제는, 주로 경제업무중의 좌경 착오를 교정하는 것과 마오쩌둥이 제출한 19개 의제에 대해서 토론하기로 되어 있었다. 즉, 독서, 형세, 금년도 임무, 내년도 임무, 4년 임무, 선전, 종합평형, 군중노선, 공업관리, 체제, 협작관계, 공공식당, 학습, 삼정(三定)정책, 농촌초급시장 회복, 생산소대를 반정산단위에 포함하는 문제, 농촌 기층당의 조직영도 역할문제, 단결문제 등이었다. 이중에서도 특히 중요한 것은 당면 형세와 앞으로의 임무와 구체적 정책이었다.

- “1959년 루산회의” 당시에, 마오쩌둥은 국내 형세를 3개 구절로 개괄했다. “성적은 위대하고, 문제는 적지 않고, 전도는 밝다(成績偉大,問題不少,前途光明)”. 그리고 대약진 운동과 인민공사 정책의 오류로 인한 부작용과 문제점을 “열 개의 손가락 중 아홉 개의 성과와 한 개의 착오”라는 말로 표현했다. 마오쩌둥의 성격과 고집에 비추어 볼 때 자신이 주도한 대약진 운동에 대해 이 정도 수준으로나마 과오를 인정한 것도 매우 드문 일이었다.

마오는 당시에 보편적으로 존재하던, 사회주의와 공산주의, 그리고 집체소유제와 전민소유제가 뒤섞이고 혼동된 상태에 대해, 필히 이들 간의 경계를 명확히 구분해야 하고, 적극성도 실사구시(實事求是)적 적극성과 맹목적인 적극성을 구분해야 한다고 지적했다. 또한 상품과 화폐를 폐지하자는 일부 인사의 주장을 좌경착오라고 비판했고, 루산에 도착한 후에 일부 책임자들을 접견한 자리에서 “이번 회의의 주요 임무는 ‘좌(左)’를 바로 잡는 것”이라고 말했다.

- 단, 마오가 생각하는 “좌(左)를 바로 잡는 것”의 전제와 범위는 자신이 주도한 “대약진(大躍進)” 운동을 총체적으로 부정하는 것은 용납할 수 없다는 범위 안에서였다. 회의 초기부터 이 같은 마오의 마음을 정확하게 읽고 있었던 사람은 저우언라이(周恩來)뿐이었다.

7월 11일 밤에 마오가 루산의 자신의 숙소에서 당시 후난성(湖南省) 제1서기였고 직전에 마오쩌둥의 비서도 지낸 바 있는 저우샤오저우(周小舟: 1912 -1966)와 저우후이(周惠), 리루이(李銳) 등을 불러서 함께 이야기를 나누는 자리에서, 대약진 기간 중에 기층 농촌간부가 거짓

과장보고를 한 상황에 대해 말했다. 그때 마오는 그러한 말을 듣고도 싫어하는 내색을 표하지 않았고 오히려 화기애애한 분위기에서 대화를 진행했다.

이후 저우샤오저우는 다른 회의 참석자들에게 마오쩌둥과의 그 대화 내용과 분위기를 전하며, “마오 주석이 좌(左)에 반대하고 교정하려 한다”는 의견을 퍼뜨리며 여론을 조성했다. 그러나 그러한 말을 들은 저우언라이는 저우샤오주를 불러서 “다시는 그런 말을 퍼뜨리지 말라”고 경고성 주의를 줬다.(왕단, 2013: 171-172쪽)

- 당시 국방부 부장(우리나라 장관급)이자 중앙 정치국 상무위원으로 회의에 참석한 펑더화이(彭德怀)는 마오쩌둥이 제출한 19개 문제와 국내 문제에 대한 개괄을 듣고 회의에 대해 많은 기대와 희망을 가졌고, 분임조(小組)회의 토론에도 매우 열정적으로 참여했다.

초기에는 회의 분위기도 편해 “신선회의”라 부를만했다. 낮에는 회의하고 저녁에는 공연이나 영화 보고 무도회와 시 짓기 활동 등의 일정으로 진행되었다.

그러나 분임조 토론이 진행될수록 이견이 돌출되었다. 그중에서도 마오쩌둥이 요약한 3개 구절 중 중간의 “문제가 적지 않다(問題不少)”를 어떻게 볼 것인가가 핵심문제가 되었다.

- 7월 3일부터 6개 대지구(大地區)별로 소조로 나누어 토론하는 방식으로 회의가 시작되었다. 6개 대지구별로 구분된 소조는 화북조(華北組), 동북조, 화동조, 중남조, 서남조, 서북조(西北組)였다. 회의 초기에는 대부분의 참가자들이 문제와 결점을 지적하기보다는 마오의 심중과 분위기 파악을 위해 눈치 보면서 신중하게 처신했으나 회의가 진행될수록 문제점을 제기하는 의견도 적지 않게 나왔다.

후난성 위원회 제1서기 저우샤오저우(周小舟)는 형세를 낙관하기 어렵다는 의견을 밝혔다. 그는 후난성의 상황을 설명하면서, “지난 해 식량생산량이 225억kg으로 전년 대비 두 배 증가했다고 보고했으나, 사실은 165억kg에 불과했고, 생철 생산량도 767만톤이라 보고했으나 실제로는 60만 톤에 불과하다”고 밝혔다.

제1기계공업부 부장 자오얼루(趙爾陸)는 “대약진 중 수많은 경험과 교훈을 총결해야 한다. 예를 들면, 허위·과장·공산품 허풍과 계획이 주도면밀하지 못했던 점, 비례관계를 소홀히 한 점, 무계획적 업무처리, 품질 경시 등이다.”는 요지의 의견을 발표했다.

7월 4일에는 류샤오치(劉少奇)가 중남조에서, “1958년 대약진은 1957년 저장분을 먹어 버렸고, 1959년도 분을 미리 지출하게 했다. 1958년 최대의 성과는 교훈을 얻은 것이다. 이것이 경제적 의의보다 크다. 전 당과 전 인민이 심각한 교훈을 얻을 수 있었다. 대약진을 추진할 수 있다는 걸 증명했으나, 또 다른 한편에서는 수많은 혼란과 파괴가 발생했다.”라는 요지의 발언을 했다.

주더(朱德)는 중남조에서 농촌문제에 대해 말하면서, 농민은 사유재산 소유자라는 점을 인식하고, 농민 사유제를 중요하게 보아야 한다고 말했다. 공공식당 운영은 생산에는 유리하나,

소비측면에서는 적자라고 했다. 식당은 손익을 자신이 책임진다지만 국가는 총체적으로 적자다. 꾸러가기 힘든 걸 무리하게 추진해선 안 된다. 전반적으로 폐지하는 것도 나쁜 일이라고 볼 수만은 없다. 현재 농민 중에는 불안정 상태에서, 도시에 들어가려고, 집도 안 짓고 가구도 사지 않고, 돼지 기르거나 채소 재배도 이전보다 적게 하고, 돈이 생기면 다 먹고 써버린다. 이건 좋지 않다. 우리는 농민들이 돈 벌고 부유해 지려고 노력하도록 해야 한다. 결코 농민들을 가난하게 해서는 안 된다. 농민이 부유해지는데 무서워할 게 뭐가 있나? 농민들이 잘 살 수 있는 방법을 생각하게 하고, 각자 자기 집을 일으켜 세우게 해야 한다. 가정제도를 공고하게 하지 않으면 돈 생기면 모두 써버리고 생활이 불안정해지는 농민이 많아질 것이다. 원칙상 응당 집에 돌아가서 가족과 함께 밥 먹고 쉬도록 해야 한다. 농민을 부유하게 하는 것을 “부농(富農)노선”이라 비판해선 안 된다. 주더는 또한 공업분야의 강철 대제련(大煉鋼鐵) 추진과정의 문제점도 지적했다.



<그림 2> 류샤오치(좌), 저우언라이(중)와 주더(우)

자료:360圖片

- 평더화이는 서북조에서 다음과 같은 요지의 발언을 했다. “1957년 정풍운동과 반우파 투쟁을 성공적으로 추진한 결과 당의 위신이 제고되었으나, 성공에 도취해 자만해진 면이 있다. 승리 후에는 두뇌가 뜨거워지기 쉬워서 잘 아는 경험조차도 쉽게 잊어버릴 수 있다. 무산계급 독재 이후에 관료주의를 범하기 쉽다. 왜냐면 당의 위신이 높아지고, 군중이 신임하므로, 행정명령이 많아지기 때문이다. 승리 중에는 그 이면의 사실들을 못 보거나 안 들으려는 일들이 발생하기 쉽다.” 회의 참가자들 중 일부는 회의장 밖에서 더욱 준열한 관점을 밝힌 자들도 있었다. 그중에는 최고 영도자인 마오쩌둥에 대한 비판도 있었다. 즉, 마오가 이미 교만해져서 비판을 받아들이지 않고, 다른 의견을 듣지 않고, 매우 임의적이고 회의에서 결정된 것을 쉽게 바꾸는 작풍을 드러내고, 또한 경제업무를 잘 모르고, 필히 존중해야 할 사물발전의 객관적 규율을 자주

망각한다는 지적도 있었다.

문제 발생의 원인을 보는 시각이 인식의 차이 정도가 아니고 관점의 대립이라고 볼 수도 있었다. 단, 이 같은 관점을 가진 자들은 이후의 회의기간 중 편하게 지낼 수가 없었으며 일정한 질책과 탄압을 받아야 했다.

- 마오쩌둥은 7월 10일 저녁에 각 소조 조장을 소집해 회의하는 자리에서 자신의 의견을 밝혔다. “작년의 일부 결점에 대해서 착오는 인정해야 한다. 심지어 1958년 계획 목표가 과도하게 높았고, 항목이 많았고, 실제 식량 생산량이 많지 않아서 각 방면의 불만을 야기했다는 점도 인정해야 한다. 그러나 이는 개별 부분, 개별 문제의 각도에서 보는 것이고, 전체 국면에서 말하면 하나와 아홉, 또는 아무리 많아도 세 개 손가락과 일곱 개 손가락의 문제이다. 아무튼 성과가 더 크다.” 당시 농촌에 “비정상적으로 사망”한 농민 수가 3천만 명을 넘었다는 통계 추산도 있다. 그런 상황에서 류샤오치, 덩샤오핑, 천원 등 경제업무를 담당하는 실무자들 입장에서는, “손가락 한 개, 세 개”라고 주먹구구식으로 말하는 마오에 대해 많이 답답하고 속으론 분노했을 것이라고 짐작해 볼 수 있다. 그중 류샤오치의 반응이 덩샤오핑보다 강하고 직설적이었다. 그것이 아마도 문화혁명 발동 후에 류가 덩보다 더 심한 처분을 당한 원인이 되었을 것이다.
- 펑더화이는 문제를 꿰뚫어 보지 못하고 통일된 인식이 형성되지 않는 이 같은 회의 분위기와 진행 상황에 대해 매우 우려했다. 펑의 비서가 후에 다음과 같이 회고했다.



<그림 3> 펑더화이(중)와 마오쩌둥(우)

자료:360圖片

“일주일이 지나자 펑의 정서가 뚜렷하게 변했다. 웃는 일도 적어지고 소조회의에 참가하는 일도 줄었다. 수시로 답답한 표정으로 복도를 거닐었다. 하루는 내게요 며칠간 소조회의가

정말로 재미없었다. 가고 싶지 않다'고 말했다. 그리고 최근 며칠간 회의 간보(簡報)를 봤나고 내게 묻기에 봤다고 내가 대답하자, 내가 소조회의에서 말한 의견들이 간보에 하나도 실리지 않았다. 다른 사람들도 적지 않은 문제들을 말했는데 간보 상에서는 볼 수가 없다'고 매우 불쾌한 기색으로 말했다.”

- 7월 12일에 평더화이는 마오쩌둥에게 자기의 생각을 말하려고 자신의 숙소에서 수백 보 거리에 불과한 마오의 숙소인 메이루(美廬) 별장으로 찾아갔으나, 경위들이 주석이 이미 잠들었다며 제지했다. 그러나 마오의 방에 불이 켜져 있는 상태인 것을 본 평더화이가 “주석이 활동 중인데 왜 거짓말을 하나”면서 밀치고 들어가려고 하자, 경위들이 다급하게 다시 평의 앞을 막아서며 사정조로 양해를 구했다. “주석이 매우 특수한 손님을 만나고 있는 중이라서 아무도 들여보내지 말라고 했다”는 것이었다.

그 말을 듣고 평은 “이렇게 비밀리에 만나는 사람이 누구일까?” 의문이 들긴 했으나 그날 저녁에는 마오를 만나는 건 단념해야 했다.

당시 마오의 방에 있었던 사람은 징강산(井岡山) 시절에 마오와 부부의 연을 맺었던 전부인 허즈전(賀子珍)이었다. 대약진 등 정책 실패 등으로 의기소침해 진 마오가 과거를 회상하다가, 당시 루산에서 멀지 않은 장시성 수도 난창(南昌)에서 살고 있던 허즈전을 현부인 장칭(江青) 몰래 만나기 위해 당시 장시성 제 1서기인 팡즈춘(方志純)에게 은밀히 지시하여 데리고 온 것이었다.

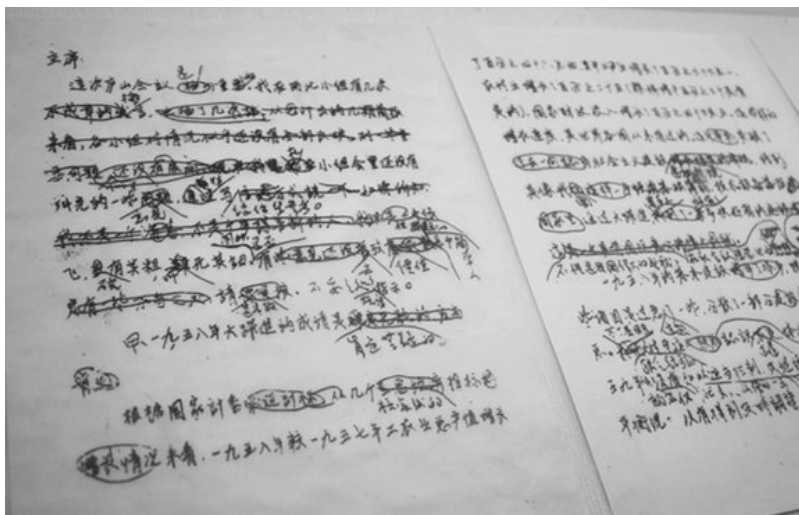
- 자기 숙소로 돌아온 후 생각에 잠겨 거닐던 평의 뇌리에 자신의 생각을 마오에게 편지로 전하자는 생각이 떠올랐다. 후에 평더화이는 자신의 인생을 반전시켜 버린 그 편지를 쓰게 된 동기를 다음과 같이 회고했다.

“당시 나는 주로 ‘좌’가 문제라고 생각했다. ‘우’의 보수사상 문제도 있었지만 그것은 단지 개별적이거나 극소수였다. 그래서 나는 당시에 ‘좌’의 현상을 매우 걱정했다. 그 문제를 바로 잡지 못하면 계획업무를 진전시킬 수 없고, 필히 국민경제의 발전 속도도 늦춰질 것이라고 생각했다. 그러나 내가 회의에서 이러한 문제들을 제기하면 일부 사람들의 사상적 혼란을 야기시킬 수 있을 거라는 생각이 들었다. 만일 주석이 다시 두 다리로 걸어가자는 방침을 제기하면 이러한 문제들을 가볍게 거론하고 바로 잡을 수 있다고 생각했다.”

- 7월 14일에 평더화이가 자신이 쓴 편지를 마오에게 전달했다. 3,600여 자의 이 편지는 대약진 문제에 대한 자신의 견해를 솔직 담백하게 진술했다.

우선 대약진의 성과와 인민공사의 의의를 인정하면서, 동시에 1958년의 기본건설에서 일부 항목들이 너무 과다했고 조급하게 추진되었고, 자금을 분산시킨 것은 잘못이다. 인민공사에 대해서는 소유제 문제에서 일정기간 혼란이 있었고, 구체적 업무추진과정에서도 약간의 결

점과 착오가 출현했다. 전인민의 강철 대제련(大煉鋼鐵) 추진과정에서 작은 용광로를 너무 많이 만들고 운영해서 물력과 재력 등 자원을 낭비했다. 수업료를 지불했다고 할 수도 있느냐 실(失)도 있고 득(得)도 있다.(有失有得: 후에 “失”을 “得”보다 먼저 앞에 쓴 게 마오의 심사를 뒤틀리게 한 이유 중의 하나로 거론된다.)



<그림 4> 평더화이 손편지

자료:360圖片

- 평더화이는 이어서 어떻게 경험과 교훈을 총결할 것인가? 라는 문제에 대해서 다음과 같이 밝혔다. 1958년의 결점과 착오는 어느 정도는 피하기 어려웠다. 사회주의 건설에 대해 잘 몰랐고 완정된 경험도 없었다. 그러나 우리의 사상방법과 작품(作風) 방면에서 적지 않은 주의를 기울여야 할 문제들이 적지 않게 노출되었다. 주요하게 두 가지이다.

첫째는 과장과 허풍이 보편적으로 만연되었다. 일련의 문제들의 원인이 실사구시(實事求是) 부족으로 인한 문제였다. 과장과 허풍이 각 지구와 각 부문에 만연되었고, 과정 허위보고가 초래한 일련의 믿기 어려운 기적들을 신문에서 보게 되었다. 이는 당의 위신에 중대한 손실이다. 당시 각 방면의 자료들을 보면, 공산주의가 금방 도래할 가능성이 매우 크다며, 적지 않은 동지들의 뇌를 과열시켰다.

둘째, 소자산 계급의 광열성(狂熱性)이 우리를 쉽게 좌경 착오를 범하게 한다. 일련의 “좌” 경향이 상당 정도로 발전해서 한 걸음에 공산주의로 뛰어 들어가려 하고, 사상 경쟁이 한동안 우위를 점했다. 장기간 형성되어온 당의 균중노선과 실사구시 작품이 뒤로 밀려났다. 사상방법에서 전략성 배치와 구체적 조치, 장기적 방침과 당면 현안 처리절차, 전체와 국부, 대집체와 소집체 등의 관계가 뒤섞였다. 등가교환법칙을 너무 빨리 부정했고, “밥먹는 데 돈은 필요 없다”고 너무 빨리 제시했다. 경제법칙과 과학규율이 부정된 것은 모두 일종의 “좌경(左傾)”이다. 비례를 잃음으로 인해서 각 방면에서 긴장을 야기 시키고, 공업과 농업 간, 도시의 각

계층 간, 그리고 농민계층 간의 관계에 영향을 미쳤다. 따라서 정치적 성격을 지닌다.

- 루산회의 이전인 1958년 8월에 베이다이하(北戴河) 회의에 참석한 이후 평덕화이는 3개월 반의 시간을 투자해 헤이룽장(黑龍江), 지린(吉林), 랴오닝(遼寧), 내몽고, 칭하이(青海), 간쑤(甘肅), 산시(陝西), 후베이(湖北), 후난(湖南), 장시(江西), 안후이(安徽) 등 10여개 성(省)을 다니면서 인민공사화 운동, 인민생활, 철 제련 등의 상황을 현장에서 고찰하면서 대약진 운동 진행과정 중의 중대 문제들을 새로이 인식하고 정리했다.(靜川, 1993: 306-319)

특히 자신의 고향인 후난성(湖南省)의 농촌지역을 시찰하던 중에 조선전쟁에서 부상을 당해서 불구가 된 홍군 출신 농촌 주민이 건네준 쪽지를 받았다. 그 쪽지에는 다음과 같은 내용이 적혀 있었다. “젊은이들은 강철 대제련에 동원되어 갔고, 마을에는 아이들과 여자들만 남아 있습니다. 곡식은 땅에 흩뿌려져 있고, 고구마 잎은 말라가고 있습니다. 우리는 어떻게 살아가야 하나요? 인민을 위해 말 좀 해 주세요.”

- 당시에 평덕화이(彭德懷)는 별 다른 사상 준비 없이 회의 참가통지를 받고 루산에 왔다. 그는 루산회의 개최 직전인 1959년 4월 24일부터 6월 13일까지 중국 군사대표단을 인솔하고 소련과 동유럽 각국을 약 50일만에 걸쳐서 우호 방문을 하고 베이징에 돌아온 다음 날(6.14) 여독이 채 풀리기도 전에 국방부에 출근했다. 거기서 그는 그의 오랜 혁명전쟁 부하이자 전우이고 당시 인민해방군 총참모장이었던 황커청(黃克誠)과 방문 결과 처리와 그 동안의 국내 상황에 대한 보고를 받고, 국내 경제상황이 매우 안 좋다는 말을 들었다.

황커청의 보고에 의하면, 국내 많은 지방의 상황이 매우 심각한데, 특히 간쑤성(甘肅省) 등 일부 지방은 이미 양식이 없어서 기근을 피해 외지로 나가 구걸하며 유랑하는 군중이 갈수록 늘어나고 있다는 것이었다.

보고를 듣고 난 평덕화이가 앉아 있던 의자에서 일어나 손을 등 뒤로 맞잡고 고뇌에 찬 표정으로 사무실 안을 거닐었다.

- 1959년 7월 17일 아침에 당시 인민해방군 총참모장이었던 황커청이 루산 회의장에 도착했다. 본래 그는 이 회의에 참가하지 않고 베이징에 남아서 총참모장으로의 군사위 일상업무를 담당하도록 되어 있었으나 바로 전날 급히 전달된 마오쩌둥의 소집 명령을 받고 온 것이었다.

전날(7.16) 저녁에 군사위원회 판공청 주임 샤오상룽(肖向榮)이 그의 사무실에 들어와 루산에서 온 당 중앙의 통지를 전달하면서 말했다.

“마오쩌둥 동지가 총장계서도 루산회의에 참석하라고 제의했습니다.”

“회의는 이미 끝나지 않았나? 내가 가면 여기서 군사위 일상 업무는 누가 챙기나? 무슨 일이기 에 내가 꼭 가야 하나?” 혼자 말처럼 하는 황커청의 말에 샤오상룽도 할 말이 있을 수 없었다.

- 황커청이 루산에 왔다는 소식을 듣고 기뻐한 사람들은 후난성 위원회 저우샤오저우(周小舟)와 저우후이(周惠), 그리고 마오쩌둥의 겸직비서 리루이(李銳) 등이다. 이들은 황커청과 후난성에서 같이 근무한 적이 있거나 마오쩌둥 곁에서 비서 업무를 한 적이 있었다.
그들은 “만일 황커청이 있었다면 평더화이가 문제의 편지를 쓰지 않았을 것”이라고 말하며 아쉬워했었다. 평더화이는 대부분의 일을 보통 황커청과 의논하는데, 만일 그랬다면 황커청은 평이 편지를 쓰게 하지는 않았을 것”이라고 생각했다.(鄭博·肖思科, 2005:2-20)
- 황커청의 회고록을 통해서 그가 루산에 도착한 후에 평더화이와 나눈 대화내용의 일부분을 보자.
루산에 오른 후 방에 들어서자마자 평형(彭兄)이 자신이 써서 마오 주석에게 전달했다는 편지를 내게 보라고 건네주었다. 내가 자세히 보고 나서 그에게 말했다. “이 편지에서 제기한 의견에는 나도 공감한다. 단, 문장 표현상 문제 제기하는 방식에 자극적인 부분이 있다. 무엇 때문에 이렇게 표현했나?” 평형이 대답하기를 “실제 상황이 그 정도로 심각하다. 그러나 회의장에서는 감히 구체적으로 제기하는 사람이 없었다. 그래서 사람들의 주의를 환기 시키고자 그렇게 표현했다.”
내가 말하기를, “평형은 늘 감정적으로 일 처리를 하는 것 같다. 평형과 마오 주석은 그렇게 오랜 세월동안 같이 일해서 서로 간에 이해 못할 일도 없을 텐데 이런 내용을 직접 만나서 말로 하지 않고 무엇 때문에 편지를 써서 전달했나?”
대화를 통해서 우선 느낄 수 있는 점은 평더화이와 황커청 사이의 친밀한 정감이다. 이는 이 두 사람이 같은 고향 후난성(湖南省) 출신에 혁명전쟁 기간 동안 생사고비를 같이 넘기며 동고동락하면서 오랜 기간 동안 쌓아온 것이다.
- 황커청과 함께 린빠오(林彪), 평진(彭真) 등도 뒤늦게 루산에 도착했다. 마오쩌둥은 루산에서 초조한 심정으로 이들을 기다리고 있었다. 마오가 이들을 기다리는 이유는 이들의 의견을 듣기 위해서가 아니고 이들을 자기편에 세워 두기 위해서였다.
7월 16일, 마오는 평의 의견서 편지 위에 “평더화이 동지의 의견서”라는 제목과 “각 동지에게 참고용으로 인쇄 배부할 것”이라 표기해서 넘기고, 17일부터 평의 의견서에 대해 토론할 것을 요구했다.
23일에는 마오쩌둥이 긴 담화를 발표하고, 평더화이와 그와 관점이 같은 황커청(黃克誠), 장원티엔(張聞天), 저우샤오저우(周小舟) 등을 “우파로부터 30킬로미터 거리에 있는 동요분자(動搖分子)”라고 지칭하고 신랄하게 비판했다. 이때부터 회의의 중심이 “좌”의 교정에서 “반우파 투쟁”으로 180도 방향 전환되었다.
이어서 8월 2일에서 16일까지 루산(廬山)에서 중공 8기8중전회((中共八屆八中全會)가 개최되었고, “우경 기회주의”에 대한 비판 투쟁을 한걸음 더 강도 높게 진행하고, “평더화이 동지를 우두머리로 하는 반당집단의 착오에 관한 결의”를 통과시켰다.

- “1959년 루산(廬山)회의” 초기에 “좌”를 교정하기로 했던 마오쩌둥이 평더화이의 비판에 특별히 민감하게 반응한 배경과 이유에 대해 마오의 비서를 지냈던 리루이(李銳)는 회고록에서 다음과 같이 설명하고 있다.

첫째, 강직하고 솔직한 성격의 평더화이가 당과 국가의 최고 영도자인 자신의 권위를 존중하지 않는다는 느낌이 마오에게 쌓이고 있었다. 징강산 시기부터 혁명전쟁과 항일전쟁을 같이 해온 두 사람은 마오가 평보다 5살 위지만 서로 “라오마오(老毛)”, “라오핑(老彭)”이라 부르며 동지로 친구처럼 지내왔다. 단, 마오의 당내 위상이 높아지면서 신중하고 복종하는 태도로 바뀐 다른 혁명 동지들과는 달리 평은 마오의 의견에 직언과 비판을 하는 경우가 많았다. 결국 두 사람의 강한 개성이 자주 충돌한 것이다. 더구나 항미원조(抗美援朝)전쟁에서 전공을 쌓고 돌아온 이후 평더화이는 국방부 장관으로서 군대를 직접 지휘하면서 군부 내에서의 명성과 장악력이 매우 강해지고 있어서 앞으로의 정치투쟁을 위해 평더화이를 견제해야 한다는 생각을 했을 것으로 추측된다.

둘째, 평더화이가 총사령관으로 지휘한 항미원조 전쟁에 참전한 마오쩌둥의 아들 마오안잉(毛岸英)이 북한의 창성군 대유동 동굴에서 미군 폭격기의 폭격으로 죽은 사건에 대한 마오의 마음 속 상처이다. 마오가 7월 23일에 한 긴 연설에서 이와 관련된 자신의 감정을 드러내며 다음과 같은 말을 했다. “....., 나쁜 선례를 만든 사람은 대가 끊긴다는 데, 내 아들 한 명은 맞아 죽었고, 또 다른 아들 하나는 미쳤다. 나는 대를 이을 후손이 없다.”

마지막으로, 보다 근본적 원인이라 할 수 있는 것은, 평더화이가 공공연하고 빈번하게 개인숭배 풍조에 반대하는 의견을 밝히고 다녔다는 점이었다. 1956년 소련 공산당 20차 당대표대회에서 스탈린에 대한 개인숭배 반대 의견이 발표된 이후, 마오쩌둥의 관심과 걱정은 중국의 후르시초프는 누가 될 것인가? 라는 문제로 쏠렸다. 그 당시에 마오가 의심하고 경계한 인물은 7-8년 후에 문화혁명을 조종, 발동하면서 “중국의 후르시초프”로 지명하고 숙청한 류샤오치가 아니었다. 바로 중국 내에서 거리낌 없이 개인숭배 풍조 반대와 스탈린 격하 운동을 하는 후르시초프를 존경한다는 의견을 공공연하게 밝히고 다니는 평더화이었다. 가령, 평더화이는 중난하이 서루(西樓)에서 개최된 중공중앙 정치국회의에서 마오쩌둥 찬양 노래인 “동방홍(東方紅)” 부르기와 “마오주석 만세” 제창 행위에 반대하는 의견을 두 차례나 제기한 바 있었다. 또한, “1959년 루산(廬山)회의”에서도 “허위 과장보고 풍조, 소형 용광로 등은 모두 표면적인 현상에 지나지 않는다. 모든 폐단의 근원은 민주주의의 결핍과 개인숭배다.”라고 말했다.

따라서 만일, 평더화이가 1959년에 루산에서 마오에게 의견서를 제출하지 않았다 해도, 마오쩌둥이 개인숭배와 독재에 대한 욕심을 포기하고 사고를 바꾸지 않는다면, 반우파 투쟁으로 시작해서 소위 “문화대혁명” 10년 대동란으로 진행된 중국 현대사의 비극은 피할 수 없었을 것이었다.

- 소위 “1959년 루산(廬山)회의”를 주목하는 이유는, 마오쩌둥이 명백하게 자신의 과오로 드러난 대약진과 인민공사화 운동 등 급진좌경 정책의 착오와 실책의 문제를 지적한 것을 자신의 권력과 권위에 대한 도전으로 간주하고, 징강산(井岡山) 근거지 시기부터 혁명동지인 평더화이 반우파 기회주의자로 몰아서 숙청하고, 그 이후 마오쩌둥의 사고가 갈수록 더 독선적이고 오만한 길로 가며 타락하는 분기점이 되었고, 결국 “문화대혁명” 10년 대동란까지 초래한 계기가 되었기 때문이다.

참고문헌

왕단·송인재 역(2013), 『왕단의 중국현대사』, 동아시아.
 현이섭(2012), 『중국지(하)』, 인카운터.
 아마코 사토시·임상범역(2003), 『중화인민공화국 50년사』, 일조각.
 柴成文·趙勇田(1991), 『중국인이 본 한국전쟁』, 한백사.
 刘崢(2010), 『朝鮮1950』, 人民出版社.
 庞松著(2010), 『中华人民共和国史(1949-1956)』, 人民出版社.
 杨凤安·王天成(2009), 『彭德怀与朝鲜战争』, 中央文献出版社.
 彭德怀(2009), 『彭德怀自述』, 國際文化出版公司.
 唐洲雁(2009), 『毛泽东的美国观』, 陝西人民出版社.
 解力夫(1993), 『朝鮮战争实录(上,下卷)』, 世界知识出版社.



1. 외연도와 전횡(田橫) 장군

박경철

충남연구원 중국연구팀장



● 보령시에 위치한 외연도(外煙島)

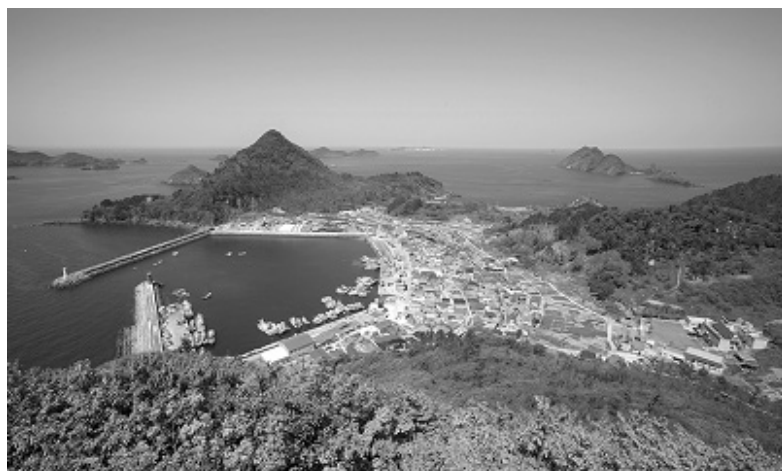
외연도는 보령시 오천면 외연도1길에 위치하고 있다. 보령시의 70여 개 섬들 가운데 육지에서 가장 먼 거리에 위치한 서해의 고도 외연도는 서해를 가로질러 맞닿은 중국과도 가까워 예로부터 바람이 잔잔한 새벽이면 중국 산둥(山東)지역에서 나는 닭 우는 소리도 들릴 정도라고 한다. 대천항에서 약 41km 거리에 위치한 외연도는 쾌속선을 타면 약 1시간 반을 가면 만날 수 있는 섬이다.



<그림 1> 외연도의 위치

자료 : 네이버 지도

새하얀 해무가 섬을 감쌀 때가 많아 연기에 가린 듯 까마득한 섬이라는 의미를 지닌 외연도의 면적은 1.8km², 해안선 길이는 약 8.7km로 약 54만 평의 조그만 섬이다. 하지만 일찍이 서해안 어업의 전진기지로 옛날에는 해마다 파시가 형성될 만큼 어장이 발달한 곳이다. 현재는 191여 가구에 435여 명의 비교적 많은 주민이 포구를 중심으로 반달형의 마을을 형성하고 어업에 종사하며 살고 있다.(보령시청 관광포털)



<그림 2> 외연도 전경

자료 : 보령시청 관광포털

● 외연도의 상징 전횡(田橫) 장군

외연도에는 천연기념물 136호로 지정된 상록수림이 자리하고 있다. 그런데 이 상록수림 안에 전횡 장군과 그를 따라 자결한 500명의 부하를 기리는 사당이 있다. 전횡 장군은 한 고조 유방(기원전 274~195)과 동시대에 활약한 중국 전국시대의 인물이다.

사마천의 『사기』 「전담열전」에 따르면 전횡은 삼형제가 평민의 신분으로 몸을 일으켜 번갈아서 제나라의 재상을 거쳐 마침내 왕위에 올랐다. 그의 호걸다운 면모는 유방에게 천하를 얻을 수 있는 길을 열어 주었다. 유방이 황제로 등극하여 팽월을 양나라 왕으로 삼자 피살될 것을 두려워한 전횡은 자신을 따르는 무리 500여 명과 함께 바다로 들어가 섬에서 살았다. 유방은 전횡이 반란을 일으킬지도 모른다는 생각에 사신을 보내어 회유하였으나 전횡은 끝내 이를 거부하고 사신이 낙양에 당도하기 전에 스스로 칼로 목을 찔러 목숨을 끊었다. 유방이 그 소식을 듣고 의롭게 여겨 섬에 남아 있는 부하들을 데려오도록 하였으나 사신으로부터 전횡의 비보를 접한 500여 명의 부하는 모두 자살로 생을 마감하였다.(네이버 지식백과: 전횡 장군)

전횡 장군이 이곳 외연도에 살았다고 믿었던 섬 주민들은 약 300여년 전인 조선 중엽부터 마을 뒤 당산 동백수림 내에서 전횡 장군의 사당을 모셔놓고 섬주민들의 안녕과 풍어를 기원하는 당제인 풍어당놀이를 개최해 왔다. 한 고조인 유방이 전횡 장군을 부르자 그의 부하되기를 거부하고 자살하니 장군의 부하 500여 명도 모두 순사했다. 섬 주민들은 이에 감동하여 사당을 세우고 제를 지낸 것이다.



<그림 3> 전횡 장군 사당

자료 : 보령시청 관광포털

● 중국 산둥반도 칭다오시 지모구(即墨區)의 전횡도(田橫島)

고전에 따르면 전횡 장군이 은거했다는 섬이 전횡도 혹은 오호도(鳴呼島)라고 하는데 이 섬이 외연도라는 설이 끊임없이 제기되었다. 외연도 당산에는 전횡 장군이 놀았다고 구전되는

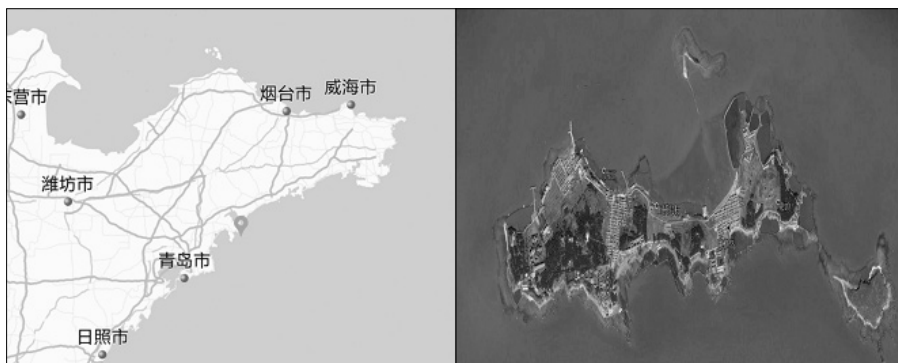
‘전횡 장군 놀던바위’가 있기도 하다. 그런가 하면 일각에서는 전횡 장군이 피신한 곳이 외연도와 가까운 어청도(於淸島)라고 구전되기도 한다.

전횡 장군은 초나라의 패왕 항우가 자결하고 유방이 천하를 통일하자 두 명의 형제와 500여 명의 부하를 거느리고 3개월 만에 어청도에 도착했다는 것이다. 또한 인근 녹도에도 이와 유사한 전설이 전해진다. 하지만 이와 같은 전설은 전설일뿐 실제 전횡 장군이 은거했던 곳은 외연도나 어청도가 아니라 산둥반도 연안의 섬으로 산둥성 지모시 동부 해안에 자리한 전횡도이다. 이 섬의 위쪽에 있는 오백 장령의 무덤이 이와 같은 사실을 대변한다. 후세 사람들이 전횡과 그를 위해 기꺼이 목숨을 바친 오백 열사의 충성과 의리에 감동하여 전횡도로 부르게 되었다고 한다.

한·중 교류사 측면에서 ‘전횡도(오호도)’를 연구한 신두환 교수(안동대)는 전횡 장군과 오백 의사가 자결한 이 섬을 ‘田橫島’라고 불렀으며 후대에는 ‘嗚呼島’(원통의 섬)라고 불렀으며 우리의 문헌에 나타나는 시, 론, 설, 사료변려문, 상소, 詔 등 다양한 한문학 작품에도 ‘전횡오백사’에 대한 고사와 함께 이 전횡도(오호도)란 섬이 자주 등장하며 그 수효만도 백여 편이 넘는다고 했다. 하지만 우리 한문학사는 전횡과 오백 의사의 고사가 담긴 오호도시에 대해 제대로 정리해 놓지 못했다고 했다.(신두섭, 2016)

다음은 1384년 가을에 정도전이 전교부령(典校副令)으로서 성절사(聖節使) 정몽주를 따라 명나라의 수도인 남경(당시 金陵)에 다녀오면서 전횡도와 전횡 장군을 알고 다음과 같은 시를 남겼다.

曉日出海赤 아침해가 바다에 붉게 솟아
直照孤島中 곧바로 외로운 섬에 비쳤네
夫子一片心 당신(전횡)의 일편단심은
正與此日同 바로 이해와 같구료 (신두섭, 2016)



<그림 4> 전횡도 위치(좌)와 전횡도의 지형도(우)

자료 : 360地圖, 구글 어스

산둥성의 최대 해양도시인 칭다오시의 지모구(即墨區, 即墨市에서 최근 칭다오시 即墨區로 편입됨)에 위치한 전횡도는 현재 3A(AAA) 관광개발구로 개발되어 칭다오시 등 주변 대도시의 많은 관광객들이 이곳을 찾고 있다. 여기에는 전횡 장군상과 오백 의사가 합장된 전횡부(田橫府) 등 전횡 장군 관련 유적들이 산재하고 있다.



<그림 5> 전횡도 위치(좌)와 전횡도의 지형도(우)

자료 : 360地圖, 구글 어스

● 한·중 역사문화 교류의 상징, 전횡 장군

중국 산둥반도의 연안에 전횡도가 엄연히 존재함에도 불구하고 보령시 외연도와 여청도가 전횡도로 구전되는 것은 우리 나라의 서해안과 중국 산둥반도가 고래로 빈번한 교류가 있었다는 것을 방증한다. 전횡 장군은 한나라를 세운 유방의 부하가 되면 영화롭게 살 수 있었음에도 불구하고 패망한 제나라의 왕으로서 이를 거부하고 자결로써 그의 의로움을 보였고 그의 뜻에 따라 500여 명의 부하도 함께 자결로써 충직한 부하의 절개를 후세에 남겼다.

전횡 장군과 오백 의사의 의로운 죽음은 중국을 오가는 서해안 지역 사람들에게도 많은 영향을 주었을 것으로 판단된다. 그래서 서해안 지역 사람들은 전횡 장군과 오백 의사의 의로운 죽음을 해원하고 나아가 그들을 기리기 위한 의식을 거행하기 시작했는데 이러한 의식은 자연스럽게 전횡 장군을 풍어의 신으로 승화하는 계기가 됐다.

현재 산둥반도 지모시 전횡도에서도 전횡 장군과 오백 의사를 기리는 다양한 역사문화 유적이 남아있고 그들을 기리는 행사를 진행하고 있다. 보령시의 외연도와 산둥반도 지모시의 전횡도 간 이러한 공통된 역사문화의 유산은 향후 충남도와 산둥성 간 교류협력, 나아가 한·중 간 역사문화 교류협력의 밑거름이 될 것이다. 전횡 장군과 오백 의사의 전설과 역사문화 유적은 한·중 교류를 심화하는 문화콘텐츠 개발에도 훌륭한 소재이다. 향후 이 분야의 관심이 촉구된다.



<그림 6> 충남 보령시 외연도와 산둥성 칭다오시 지모구의 전횡도 간 연결도

자료 : 구글 지도

참고문헌

- 배종석(2015), 역사 속 인물의 韓·中 비교 연구, 한문고전연구(한국한문고전학회) 제31보, pp.305-338.
- 신두환(2016), 한·중 교류사에 나타난 '전횡도(오호도)' 연구, 한문학논집(근역한문학회) 제43호, pp.147-190.
- 보령시청 관광포털: 섬-외연도
- 한국민족문화대백과사전(외연도): <http://100.daum.net/encyclopedia/view/14XXE0039267>
- 한국민속신앙사전: 마을신앙 편(전횡 장군): <http://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1022407&cid=50222&categoryId=50228>
- 한국에서 가까운 섬 전횡도 둘레길: <http://blog.daum.net/tkfkdaq/53>
- 360百科(田横): <https://baike.so.com/doc/21370-22254.html>

「충청중국포럼 소식」

제27회 충청중국포럼

제27회 충청중국포럼 개최 중국의 해양안보 전략과 우리의 대응 방안

- 지난 1월 31일(수) 충남연구원 1층 회의실에서 정원식 중국 북경대학교 박사의 “중국의 해양안보 전략과 우리의 대응 방안”이란 주제발표를 중심으로 제27회 충청중국포럼이 개최되었다.

이 자리에는 충남연구원 강현수 원장, 충남도 미래정책과 신현배 현황해팀장, 이정아 주무관과 김용택 주무관, 경제정책과 유재룡 과장과 백종성 주무관, 기업통상교류과 김은숙 주무관과 마춘정 주무관, 재난안전실 정명복 안보정책자문관, 논산시 전략기획실 김관기 국제교류팀장, 당진시 기획예산담당관 임성룡 대외협력팀장과 곽찬근 주무관, 보령시 기획감사실 최철구 주무관, 태안군 기획감사실 최기봉 대외협력팀장과 김강순 주무관, 건양대학교 황복주 교수 등이 참석하였다.

정원식 박사는 중국의 해양안보전략 형성 및 배경, 해양군사전략 변화 및 발전 방향, 중국의 해양안보전략 강화 조치, 미·일 대중국 해양안보전략 대응, 중국의 해양안보전략 평가, 우리의 국내외적 대응방안 등에 관한 내용을 소개하였다.



<그림 1> 정원식 박사 강연 모습

- 중국의 해양전략은 1차 아편전쟁 이전 중국 전통왕조시기 해금정책으로 진행됐고 근·현대시기 (1840-1949) 서구열강에 의한 470회 침략 중에 84회가 해양에서 비롯되어 이러한 해양안보 트라우마를 해소하기 위해 1949년 신중국 성립 이후부터 구체화되었다.
 마오쩌둥 시기(1949-1976) 국경지역이 안보위협에 직면했기 때문에 해양전략의 기본핵심은 연안방어 수준에 불과했다.
 덩샤오핑 시기(1978-1990) 해양전략은 연해방어에서 근해방어로 전환했다. 근해방어 전략의 목표는 근해에서 침략을 방어해 해양이익을 보호하는 것이었다.
 장쩌민/후진타오 시기(1990-2012) 해양전략의 목표는 제1도련선 내에서 해군의 종합적 작전 능력을 제고시키고 원양해군력을 강화하는 것이었다.
 시진핑 시기(2012-현재) 해양전략은 해양강국 정책을 선포하고 대양해군의 건설을 적극적으로 추구하는 것이다.
- 중국의 해상방위 전략은 주로 3단계로 나뉜다.
 1단계는 적극적 방어에 기초해서 중국 대륙으로부터 오키나와를 통한 일본 본토, 대만, 남중국해의 섬 등 제1도련선 안쪽 해역에 대한 해양통제를 강조한다.
 2단계는 “중거리 전진방어”에 기초해서 마리아나제도, 팔라우제도 등 제2도련선까지 해양통제권을 확보하는 것이다.
 3단계는 항모전투단을 확보함으로써 “장거리전진방어”에 기초해서 전략적 거부, 억제 및 통제를 통해 국가이익을 수호하는 적극적 방어임무를 수행한다.
- 최근 중국의 해양안보전략 강화 조치는 2012년 조어도(센카쿠열도) 분쟁화, 2013년 동중국해 방공식별구역 선포, 2014년 남중국해 도서 군사화와 도서영유권 강화 등이 포함된다.
- 중국 해양군사력의 변화에 따른 미·일의 해양안보전략 대응 방안은 크게 두 가지로 나눌 수 있다. 첫째, 일본 아베 정권이 추진해온 ‘안전보장 다이아몬드(미국-일본-호주-인도)’ 전략이다. 둘째, 미국 트럼프 정부가 인도-태평양 지역을 하나의 범주로 설정하고 동맹국·우방국과도 연계할 수 있는 인도-태평양전략이다.
- 중국의 해군력에 기초한 공세적 태도는 동아시아 역내 세력균형을 변화시켜 역내 미·중 간 세력경쟁과 갈등을 증가시키고 군사안보적으로 역내의 불안정성을 야기하여 궁극적으로 투키디데스함정에 직면할 수 있다. 또한, 중국은 제1·2도련선 해역 내 거부전략을 통해 미국 해·공군력의 접근에 위협성을 배가시켜 미국의 영향력 축출과 도서 및 해상에서 자국의 통제를 강화한다.

● 중국의 안보위협에 대한 우리 한국의 대응방안도 마련해야 한다.

국내적으로는 해양안보에 대한 국민적 관심을 제고시키고, 해군 기동함대 창설, 핵추진 잠수함, 이지스 구축함, 최첨단 항공전력 등 집중적인 해공군력 보강이 절실하고, 해군과 해경 간 상황 공유가 가능한 C4ISR(지휘, 통제, 통신, 컴퓨터, 정보, 감시 및 정찰) 체계를 구축해야 한다.

대외적으로는 한미동맹 강화와 중국과 신뢰구축을 위한 협력을 지속적으로 증진시키고, 일본 및 동아시아 해양분쟁국들과의 유기적인 협력과 일관된 원칙을 견지한다.

● 강연이 끝나고 진행된 종합토론에서, 충남연구원 미래전략연구단 송두범 단장, 박경철 중국연구팀장, 건양대학교 황복주 교수, 충남도 재난안전실 정명복 안보정책자문관 등은 중국의 해양안보전략과 일대일로 전략 간의 관계, 중국 해군력의 현황, 중국 태평양 해상패권의 가능성, 미·중 남중국해 분쟁, 남중국해 방공식별구역의 선포 계획, 중·일 영토분쟁 등에 관한 논의와 토론을 진행하였다.

※ 문의 : 충남연구원 중국연구팀 (041-840-1175, neong@cni.re.kr)

■ 중국동향과 진단 발간목록(2015.6~2018.2)

호수	발간월	주 제
제1호	2015년 6월	육상 및 해상 실크로드(一帶一路)건설과 중국의 국토발전축
제2호	2015년 7월	신상태 시대 중국경제와 충남의 대응과제
제3호	2015년 8·9월	징진지 지구 일체화 정책 추진 동향과 충남의 시사점(합본호)
제4호	2015년 10월	중국 삼농문제의 연원과 관련정책 동향
제5호	2015년 11·12월	산둥성 남색경제 발전전략(합본호)
제6호	2016년 1·2월	중국 13차 5개년 계획의 성격과 주요 내용
제7호	2016년 3·4월	한중 FTA 발효가 충남 제조업에 미치는 영향
제8호	2016년 5·6월	방한 '요우커' 충남 유치전략
제9호	2016년 7·8월	중국 구이저우성의 현황과 충남의 대응전략
제10호	2016년 9·10월	환황해권시대 충남의 대(對)중국 전략
제11호	2016년 11·12월	중국내 한중산업단지의 설치 동향
제12호	2017년 3·4월	대산항 국제여객선 취항준비 현황과 과제
제13호	2017년 5·6월	중국 대기오염의 현황과 시사점
제14호	2017년 7·8월	중국 빅데이터 산업의 시장 동향과 시사점
제15호	2017년 9·10월	생태문명 전략과 농촌 개발: 중국 현대 농업정책의 해석
제16호	2017년 11·12월	중국 수산업의 최근 발전 동향
제17호	2018년 1·2월	중국 전기자동차 발전 현황과 시사점

※ 발간된 내용은 충남연구원 홈페이지(www.cni.re.kr)에서 찾아 보실 수 있습니다.